COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

RAPPORT DU COMITE DE TRAVAIL DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL SUR LA DECENTRALISATION DU TAXI

14 octobre 1983

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

RAPPORT DU COMITE DE TRAVAIL DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL SUR LA DECENTRALISATION DU TAXI

14 octobre 1983

TABLE DES MATIERES

	Pages
SOMMAIRE	I
ETAT DU DOSSIER	1
POSITIONS DU COMITÉ	3
A. Problématique du taxi sur l'île de Montréal	3
B. Partage des rôles selon le livre blanc	4
1. Autorités municipales, locales et régionales	4
2. Gouvernement du Québec	4
3. Commission des transports du Québec (CTQ)	4
4. Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ)	5
C. Projet d'organisation du taxi sur le territoire de la CUM	5
1. Les services de taxi	5
a) Le service individualisé	6
b) Le transport de petits colis	6
c) Le transport collectif	6
d) Le taxi à contrat	7
e) Les services spécialisés	7
D. Structure d'accueil et système de contrôle de la CUM	7
1. Le contrôle	7
a) Le permis d'exploitation (plaque)	8
b) Le permis de travail (taxi et limousine)	9
c) Le permis des associations et coopératives	9
2. Matière réglementaire	9
a) Réglementation concernant les véhicules	9
i) La capacité	
ii) L'aménagement et la sécurité du public	
iii) L'entretien	

TABLE DES MATIERES (suite)

Pages

b) Réglementation concernant les chauffeurs..... 11

c) Réglementation concernant les ligues..... 12

i) Structure des ligues
ii) Table de concertation
iii) L'éthique
iv) Centrale d'enregistrement (Central booking)

d) Les installations physiques..... 13

i) Planification
ii) Concessions

e) Les amendes..... 14

3. Organisation matérielle et planification opérationnelle de la structure d'accueil..... 15

E. La réduction des permis..... 16

F. Un sondage..... 16

ANNEXE 1

SOMMAIRE

ETAT DU DOSSIER

Au cours de l'été 1982, dans «De nouvelles avenues pour le taxi», le ministre des Transports faisait connaître les intentions de son ministère eu égard à l'industrie du taxi au Québec:

1° impliquer plus largement les gouvernements municipaux et régionaux dans cette activité;

2° confirmer et clarifier le rôle des ligues;

3° élargir le rôle du taxi comme moyen de transport.

La Communauté urbaine de Montréal, dans un mémoire daté de février 1983, concluait donc à collaborer à la revitalisation de l'industrie du taxi et acceptait la décentralisation des pouvoirs en cette matière, sous réserve des quatre conditions suivantes:

1° la recherche d'un meilleur équilibre entre l'offre et la demande sur le territoire de la Communauté;

2° l'adoption de principes reconnus dans un projet de loi;

3° l'attribution à la Communauté urbaine de pouvoirs appropriés;

4° la compensation financière adéquate et permanente de ces responsabilités additionnelles acceptées par la Communauté urbaine de Montréal.

Pour en arriver à proposer un projet de décentralisation du taxi conforme aux conditions du mémoire et aux attentes du milieu, un comité de travail, formé de services impliqués de la CUM, a été constitué.

Le projet du comité est soumis pour une période de cinq ans dont il est prévu en évaluer les tenants et aboutissants au cours de la troisième année avec la participation des représentants de l'industrie du taxi et du gouvernement.

PROJET D'ORGANISATION DU TAXI SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

Le renouvellement de l'entreprise du taxi passe par le transfert à la Communauté des pouvoirs en cette matière. Cependant, le comité désire inscrire ce projet sous le signe de la déréglementation.

A. Les services de taxi

Le comité recommande que la CUM accueille la décentralisation des services de taxi, tels:

- le transport traditionnel individualisé;
- le transport de petits colis;
- le transport collectif en commun d'appoint;
- le taxi à contrat, individualisé ou collectif;
- les services spécialisés, tours guidés par taxis, cérémonies et réceptions.

B. Structure d'accueil et système de contrôle par la Communauté

Pour rencontrer ses obligations, la Communauté a besoin d'un système qui permet de bien connaître et de contrôler la flotte de taxi, de même que le bassin de chauffeurs de la Communauté. Il s'agit de connaître précisément le nombre exact de permis en circulation et leur véritable propriétaire, de même qu'empêcher tout renouvellement automatique de permis sans contrôle réel.

Pour ce faire, il est recommandé que la Communauté envisage le renouvellement annuel des permis de véhicules et de chauffeurs administrés par une structure d'accueil, le Bureau de permis de la Communauté urbaine de Montréal. Ce Bureau agirait comme centrale d'information et de base de contrôle. Ses opérations doivent s'autofinancer.

A cela s'ajoute, pour établir des liens continus avec les représentants de l'industrie, une table de concertation.

1. Les permis

a) Le permis d'exploitation (une plaque)

Ce permis, lié à chaque véhicule, concerne les véhicules-taxis et les limousines, environ 6 000 unités. Il équivaut à un droit annuel de commerce et distingue entre taxi et limousine. Il ne serait émis qu'à certaines conditions:

- constat d'un certificat récent d'inspection mécanique et scellage de la transmission par la RAAQ;

- constat du certificat de calibrage du taximètre par un horloger certifié de la CTQ;

- constat visuel de la qualité, de la propreté du véhicule et de la validité de la plaque d'immatriculation;

- constat d'un lien entre l'illumination du dôme et le non-fonctionnement du taximètre en période de maraude;

- paiement des frais et remise du récépissé de cotisation annuelle à sa ligue.

Le comité recommande que les permis d'exploitation de limousines soient soumis aux mêmes contraintes que le parc d'autos-taxis.

Un système d'avis serait institué pour rappeler aux propriétaires de véhicules l'obligation d'une nouvelle inspection mécanique et d'un second calibrage du taximètre en milieu d'année.

b) Le permis de travail (taxi et limousine)

C'est un droit d'exercice annuel sur le territoire de la CUM, consécutif à un permis de chauffeur provincial (classe 31). L'émission, la suspension ou le retrait du permis-chauffeur revient à la RAAQ. Comme autres conditions d'émission du permis de travail de la CUM, en plus des frais, le comité entrevoit l'obligation de réussir un cours de géographie municipale et un cours de civisme.

c) Le permis des associations et coopératives

2. Matière réglementaire

La Communauté urbaine devrait être habilitée à pouvoir réglementer selon ses propres objectifs, les points suivants:

a) Réglementation concernant les véhicules

i) La capacité

Que le gouvernement conserve une définition minimale de:

1° voiture taxi: véhicule de type sedan, à quatre portes, pouvant accommoder au moins quatre passagers et leurs bagages;

2° limousine : véhicule de type sedan, d'au moins quatre portes, pouvant accommoder au plus sept passagers et leurs bagages.

Quant aux véhicules de taxi collectif, ils pourront connaître d'autres spécifications, au besoin, selon les rapports des spécialistes de la CTCUM.

Le comité recommande d'inclure une norme maximale d'âge des véhicules en circulation.

ii) L'aménagement et la sécurité du public

Deux aspects sont à considérer: l'instrumentation et l'affichage.

1° L'instrumentation

. Le taximètre, de qualité définie par le gouvernement, doit être fixé en permanence au tableau de bord du véhicule de manière à ce que son compteur soit visible par le passager à l'arrière;

. le dôme, de dimension fixée par la CUM, ne doit comporter aucune autre inscription que celles prescrites par la CUM.

2° L'affichage:

. L'identification du chauffeur passe par l'amélioration de la qualité visuelle de la pochette: plastifiée, en photo-couleur mesurant 7 par 15 cm; le numéro du chauffeur réfère au registre de la CUM; le renouvellement de la photo a lieu tous les cinq ans.

. Le comité propose l'installation d'un panneau contenant les renseignements relatifs à la tarification, à des règles, aux obligations des chauffeurs, suspendu au dos de la banquette-avant avec des cartes-réponses de qualité de service.

. La publicité:

Il ne devrait pas y avoir de publicité à l'extérieur des véhicules; s'il en est, sa présentation ne doit pas créer de confusion avec le dôme; la publicité devrait être une compétence de la CUM.

. L'identification de la voiture:

Un seul et même numéro identifierait la voiture, son dôme et sa plaque en distinguant entre les trois agglomérations.

iii) L'entretien

La voiture taxi doit être propre à l'intérieur et à l'extérieur: une infraction à ce titre implique une amende au chauffeur et/ou au propriétaire; ces infractions comptent au plan déontologique.

b) Réglementation concernant les chauffeurs

i) Maintien des conditions exigées de la classe 31 de la RAAQ et examen de santé aux deux ans; possibilité de retrait préventif du permis;

ii) Cours de formation de chauffeur incluant un volet géographie municipale et un volet civisme;

iii) Tenue et comportement des chauffeurs réglementés.

c) Réglementation concernant les ligues

Le comité a cherché une meilleure qualité du service en harmonisant les rapports entre tous les intervenants et mis l'accent sur une structure qui engendre une véritable collaboration entre l'industrie et la CUM.

i) Structure des ligues

Le comité recommande que:

- tous les détenteurs de permis de taxis fassent partie d'une ligue;
- que les ligues adoptent un même code de déontologie approuvé par la CUM et le fasse appliquer par un organe fonctionnellement indépendant d'elles mais auquel participent les associations et coopératives, le syndic du taxi, financé par tous;
- que les infractions au code de déontologie soient rapportées et notées aux dossiers du Bureau de permis de la CUM.

ii) Table de concertation

Le comité recommande que:

- des représentants des ligues, des associations et coopératives, de la CUM constituent une table de concertation, présidée par une personne nommée par le Comité exécutif;
- la table adopte un code de déontologie, fasse le suivi des opérations du syndic et propose des orientations qui améliorent ce service au public.

iii) L'éthique

Le comité recommande que la surveillance pénale soit complétée d'infractions à un code de déontologie appliqué par un syndic qui conduisent à des amendes et suspensions de permis de la CUM.

iv) Centrale d'enregistrement (Central booking)

Le syndic du taxi pourra éventuellement se charger d'instituer un fichier central des voitures et chauffeurs en fonction et faire le suivi de leur travail.

d) Les installations physiques

Le comité recommande que:

- le Bureau de permis, le Service de la planification, le BTM, la CTCUM et les municipalités du territoire de la Communauté élaboreront les orientations nécessaires en matière de postes d'attente pour les bénéfices de la clientèle et de l'entreprise;

- les municipalités offrent un nombre équivalent de postes publics en commun qu'il y a d'espace en concession.

e) Les amendes

Le comité recommande que:

i) les infractions aux règlements de la Communauté fassent l'objet d'amendes ou de suspensions qui varient selon la nature de l'infraction et les cas de récidive;

ii) le stationnement de voitures privées aux postes d'attente fasse l'objet d'amendes plus sévères;

iii) les amendes perçues pour la surveillance du taxi, conformément à la loi de la Communauté, lui soient remises.

3. Organisation matérielle et planification opérationnelle de la structure d'accueil

Comme le projet conçu par la Communauté doit émettre 6 000 permis d'exploitation et 17 000 permis de travail, dont le taux de roulement annuel est évalué à 20%, le comité a estimé qu'il fallait créer un Bureau de permis pour gérer le dossier et faire le suivi de la qualité avec les ligues et la police.

Les installations requises pour cette opération nécessitent un espace de stationnement et un garage avec un puit ou rampe d'examen.

C. La réduction des permis

Le comité recommande la mise en oeuvre du projet résultant de cette décentralisation du taxi et, après un an de fonctionnement, l'évaluation du régime. Dans le cas ou la réduction des permis s'avère nécessaire, la table de concertation saura suggérer des moyens de procéder à de tels changements.

D. Un sondage

Le comité recommande que la Communauté procède à un sondage des besoins de la population pour vérifier si le taxi d'aujourd'hui rencontre ses attentes.

ETAT DU DOSSIER

Au cours de l'été 1982, dans «De nouvelles avenues pour le taxi», le ministre des Transports, monsieur Michel Clair, faisait connaître les intentions de son ministère eu égard à l'industrie du taxi au Québec. Ce projet comptait trois volets: le premier, impliquer plus largement les gouvernements municipaux dans cette activité, le deuxième, confirmer le rôle des ligues dans sa régulation, le troisième, élargir le rôle du taxi comme moyen de transport.

Pressentie à cause des énoncés mêmes du livre blanc, la Communauté urbaine de Montréal a présenté au ministre ses vues, tant sur le rôle du taxi lui-même que sur la décentralisation des tâches de contrôle de l'industrie vers les municipalités, dans un mémoire daté de février 1983.

Le mémoire du Comité exécutif concluait donc à collaborer à la revitalisation de l'industrie du taxi. Toutefois, cette entreprise ne pouvait aller de l'avant sans passer d'abord par un meilleur équilibre entre l'offre et la demande sur le territoire de la Communauté afin d'améliorer sa rentabilité.

Dans un second temps, le mémoire proposait:

> que soient adoptés des énoncés de principe reconnus dans un projet de loi;
>
> que ces énoncés de principes soient adaptés à la conjoncture de la CUM en lui conférant un pouvoir approprié;
>
> que toutes responsabilités additionnelles que la CUM se verrait confier soient accompagnées de compensations financières adéquates et permanentes. (1)

Ainsi, pour la CUM, le dossier du taxi à Montréal ne se présente pas comme un simple transfert de responsabilités régulatoires aux autorités municipales, partiel ou total. La position de la CUM tient d'abord de sa propre analyse de la problématique du taxi, ensuite de sa capacité de gérer cette compétence à la manière que lui propose le gouvernement ou autrement et, finalement, des coûts à supporter ou à compenser.

(1) Mémoire à la Commission élue permanente des transports sur le projet de réforme - De nouvelles avenues pour le taxi, p.14.

.../2

On ne peut passer sous silence le fait que l'industrie du taxi sur le territoire de la Communauté répond non seulement aux besoins de transport de la population régionale, mais accueille et pilote les visiteurs sur ce même territoire.

C'est donc en tenant compte de tous ces facteurs que la Communauté a convoqué un comité de travail pour concevoir et opérationnaliser le contrôle et la surveillance de l'industrie du taxi sur son territoire, avec la collaboration active du ministère des Transports. Ce travail ne s'est pas accompli sans procéder aussi à rencontrer formellement les acteurs principaux du taxi, les ligues A-5, A-11, A-12 et le GUTM, Groupe uni du taxi de Montréal.

.../3

POSITIONS DU COMITE

A. Problématique du taxi sur l'île de Montréal

Sans nécessairement admettre toute l'analyse du livre blanc, les membres du comité ont identifié les problèmes du taxi qu'ils veulent voir régler, dans quelque contexte que ce soit, celui du projet gouvernemental ou tout autre, suite à des négociations avec le ministère. A leur avis, les principaux points de réflexion sont les suivants:

- le contrôle du nombre des permis d'exploitation et de travail;
- le contrôle effectif et efficace de la qualité des voitures et des chauffeurs;
- l'autodiscipline et la déontologie;
- le réaménagement du rôle des intervenants: le ministère des Transports du Québec, la Commission des Transports du Québec (CTQ), la Régie de l'Assurance-Automobile du Québec (RAAQ), la Communauté urbaine de Montréal, les ligues;
- la protection du public;
- les permis et la tarification;
- les limousines;
- les postes d'attente et les concessions;
- les nouvelles avenues pour le taxi: le transport des petits colis, le taxi collectif, le taxi à contrat.

C'est dans l'articulation du système que le comité propose que ces difficultés pourraient connaître une tentative de solution. Le projet du comité est soumis pour une période de cinq ans dont il est prévu en évaluer les tenants et aboutissants au cours de la troisième année avec la participation des représentants de l'industrie du taxi et du gouvernement.

.../4

B. Partage des rôles selon le livre blanc

Le livre blanc propose grosso modo le réaménagement suivant. Signalons dès maintenant que son contenu n'est déjà pas exempt de chevauchements (ex: la sécurité) et d'imprécisions. De plus, le gouvernement se réserve dans plusieurs domaines la possibilité de normes minimales. La CUM aimerait connaître avant l'adoption de la loi le contenu de tout règlement, et même collaborer à leur rédaction, pour lui permettre de les apprécier et d'en ajuster les objets aux siens, afin d'éviter, à tout prix, les batailles d'interprétation et les conflits de juridiction. Voici la structure préconisée par le gouvernement:

1. Autorités municipales, locales et régionales

   - politiques de service de taxi
   - tarifs de service
   - normes d'aménagement et d'équipement du véhicule
   - normes d'utilisation, de sécurité, de garde et d'entretien
   - permis de travail des chauffeurs et conditions d'émission

2. Gouvernement du Québec (Ministère des Transports du Québec)

   - territoires de service
   - normes de propriété et d'émission des permis
   - règles d'immatriculation
   - normes de publicité et d'affichage des tarifs et des identifications
   - normes de sécurité des véhicules

3. Commission des transports du Québec (CTQ)

   - administration et transfert des permis de propriétaire
   - tribunal quasi-judiciaire

../5

4. Régie de l'Assurance Automobile du Québec (RAAQ)

. sauvegarde générale de la sécurité routière

. délivrance de permis de chauffeur

. inspection des véhicules

A ce partage possible des responsabilités du livre blanc, il faut tenir compte pour la CUM d'une période de transition au cours de laquelle s'effectuera le passage de certains pouvoirs. Il est important d'en apprécier dès maintenant l'ampleur.

C. Projet d'organisation du taxi sur le territoire de la CUM

Le comité a passé en revue le projet gouvernemental de décentralisation du taxi. Le renouvellement de l'entreprise passe par le transfert à la CUM des pouvoirs en cette matière. Cependant, le comité désire inscrire ce projet sous le signe de la déréglementation et, peu à peu, de la gestion partagée et de la concertation avec l'industrie elle-même. C'est donc dire que le comité ne voit pas la CUM s'engager dans une voie réglementaire étroite et tatillonne. D'autant plus qu'il sait, d'expérience, qu'une réglementation n'est efficace et respectée qu'en autant qu'elle soit appliquée. Pour y arriver, le comité recommande que les sujets réglementés soient les plus essentiels. Il n'est pas non plus question de lever une armée d'inspecteurs dont les coûts prohibitifs étoufferaient tant le dynamisme de l'entreprise du taxi que l'administration elle-même.

1. Les services de taxi

Le comité recommande que la CUM accueille la décentralisation des services de taxi, soit le transport traditionnel individualisé, de même que les formules nouvelles proposées par le livre blanc: le transport de biens et le transport collectif.

a) Le service individualisé

Le comité recommande que la CUM réglemente le service de taxi individualisé, de même que celui de limousine, au moyen de renouvellement annuel des permis de chauffeurs et de propriétaires. Selon le comité, il continue de revenir à la Commission des transports du Québec (CTQ) et à la Régie de l'Assurance Automobile du Québec (RAAQ), d'émettre et d'annuler les permis de propriétaire et de chauffeur, mais à la CUM, d'en gérer le quotidien et de leur en proposer les changements quantitatifs.

Quant au gel du 4 avril 1979 applicable aux permis de véhicules, le comité en exige le maintien. Désormais, dans la mesure où de nouveaux besoins en matière de véhicule poindraient, la CUM, comme seule partie requérante, agirait devant la CTQ sur le territoire de la Communauté pour y faire émettre de nouveaux permis. En ce qui a trait aux permis de travail, il en est de même: le comité se déclare satisfait que les permis émis par la RAAQ depuis le 14 août 1982, l'aient été sous condition de la nouvelle réglementation de la CUM.

De plus, le comité recommande que la CUM ait les pouvoirs nécessaires pour fixer les tarifs de course, généraux et spéciaux, sur approbation préalable de la CTQ ou du ministère, de même que pour contrôler, avec la collaboration des ligues, la qualité et la sécurité du taxi.

b) Le transport de petits colis

Le comité croit que cette avenue est intéressante comme instrument de dépannage pour le public. A son avis, toutefois, la course doit s'opérer au taximètre, le ou les paquets placés soit à l'intérieur de la voiture, soit dans le coffre-arrière, mais sans qu'aucune modification ne soit requise sur la carosserie.

c) Le transport collectif

Cette nouvelle forme d'utilisation des moyens de transport peut constituer un service collectif léger intéressant pour la population, qu'il ne faut pas confondre avec le jitney, système de taxi individuel ou collectif à circuit fixe. Selon le comité, il en existe deux types: le transport privé à plusieurs et le transport en commun d'appoint. C'est au second que songe le comité. Il propose que la CTCUM, puisqu'il s'agit là d'un domaine de sa compétence, en analyse les avantages et les inconvénients et fasse toutes les recommandations utiles à la CUM à ce sujet.

.../7

Les membres du comité recommandent fortement l'expérimentation du taxi collectif grâce à un projet-pilote, financé par le ministère des Transports, tel que prévu par le livre blanc.

d) Le taxi à contrat

Le comité concourt avec le projet gouvernemental de légaliser les contrats de service continu de taxi. Toutefois, le comité met en doute le bien-fondé d'en faire contrôler la pratique par la CUM. Il lui semble qu'il s'agit là bien d'une formule commerciale du covoiturage et du forfait et que l'entreprise elle-même, spécialement les associations ou coopératives et les flottes, peut s'en occuper. La protection du public tient plus à l'existence du contrat et au système d'identification des voitures et des chauffeurs que veut se donner la CUM qu'à un régime de rapport et d'archives.

e) Les services spécialisés

Le comité croit que la CUM devrait requérir du gouvernement toutes les compétences nécessaires pour lui permettre de fixer les conditions et tarifs utiles en matière de services spécialisés, comme par exemple les tours guidés par taxi, les mariages, baptêmes et obsèques.

D. Structure d'accueil et système de contrôle de la CUM

1. Le contrôle

Le but de ce projet est d'abord et avant tout de bien connaître et de contrôler le parc de taxis, de même que le bassin de chauffeurs de la Communauté. Il s'agit de préciser le nombre exact de permis en circulation et leur véritable propriétaire, de même que d'empêcher le renouvellement automatique de permis sans contrôle réel. Comme la Communauté envisage aussi une surveillance de la qualité des services, des associations et coopératives, un permis sera requis d'elles. Voilà pourquoi le comité croit nécessaire que la CUM envisage le renouvellement annuel des permis de véhicules et de chauffeurs par une structure d'accueil, le Bureau de permis de la CUM. Ce Bureau agirait comme centrale d'information et de base

.../8

de contrôle. Ses opérations doivent s'autofinancer. Le Comité demande que la CTQ et la RAAQ transmettent à la CUM leurs listes actuelles afin de contrôler efficacement l'industrie et ses participants et l'informent sur-le-champ de tout transfert.

a) Le permis d'exploitation (plaque):

Ce permis, lié à chaque véhicule, concerne les véhicules-taxis et les limousines, environ 6 000 unités. Il équivaut à un droit annuel de commerce et distingue entre taxi et limousine. Il ne serait émis que:

- sur constat d'un certificat récent d'inspection mécanique, accompagné du scellage de la transmission émanant de la RAAQ ou de l'un de ses garages certifiés;

- sur constat du certificat de calibrage du taximètre, émis par un horloger certifié par la CTQ, avec mention du sceau de la transmission et de la grosseur des pneus, le tout sujet évidemment à vérification visuelle et ponctuelle;

- sur constat visuel de la qualité, de la propreté du véhicule et de la validité de la plaque d'immatriculation;

- sur constat visuel d'un lien entre l'illumination du dôme et le non-fonctionnement du taximètre en période de maraude; les membres du comité recommandent que le dôme soit éteint dès lors que le véhicule effectue une course, au taximètre ou à forfait;

- sur paiement des frais et remise du récépissé de cotisation annuelle à sa ligue.

Le comité recommande que les permis d'exploitation de limousines soient soumis aux mêmes contraintes que le parc d'autos-taxis.

Un système d'avis serait institué pour rappeler aux propriétaires de véhicules l'obligation d'une nouvelle inspection mécanique et d'un second calibrage du taximètre au milieu de l'année. Il est entendu que des blitz de contrôle seront institués sans préavis, en cours d'année. Pour le rappel semi-annuel, les documents utiles parviendraient au Bureau et seraient classés au dossier. Les opérations seraient réparties peu à peu sur toute l'année. Toute réparation de la transmission impliquera un nouveau scellage et calibrage du taximètre. Il en est de même pour le véhicule neuf.

.../9

b) Le permis de travail (taxi et limousine)

Le permis de travail est conçu ici comme un droit d'exercice annuel sur le territoire de la CUM, consécutif à un permis de chauffeur provincial (classe 31). Il faut penser à administrer environ 17 000 permis, dont un taux de roulement annuel de 20%. L'émission du permis-chauffeur revient à la RAAQ, encore, qui applique les normes fixées par le gouvernement en matière de taxi (âge, domicile, citoyenneté, connaissance de la langue française, expérience de conduite, santé). A cela, s'ajoute l'enquête de probité que le comité veut voir maintenue au niveau provincial.

Comme autres conditions d'émission du permis de travail de la CUM, en plus des frais, le comité entrevoit:

- un cours de géographie municipale;

- un cours de civisme.

c) Le permis des associations et coopératives

2. Matière réglementaire

Tel qu'il a été mentionné plus haut, le comité recommande que le gouvernement habilite la CUM de compétences à caractère non spécifique. Toutefois, sans procéder nécessairement à un partage des responsabilités, le comité désire formuler quelques orientations en ce qui a trait à certaines normes et suggère un palier d'autorité, à l'occasion.

a) Réglementation concernant les véhicules

Quatre sujets sont essentiels ici: la capacité du véhicule, son aménagement, la sécurité du client, l'entretien.

i) La capacité

Selon le comité, ce domaine en est un de compétence provinciale. Il demande que le gouvernement conserve une définition minimale de voiture-taxi comme un véhicule de type sedan, à quatre portes, pouvant accommoder au moins quatre passagers et leurs bagages. Quant à la limousine, elle doit pouvoir accueillir au plus sept passagers. Les véhicules de taxi collectif pourront connaître d'autres spécifications, au besoin, selon les rapports des spécialistes de la CTCUM. Le comité recommande d'inclure une norme maximale d'âge des véhicules en circulation.

.../10

ii) L'aménagement et la sécurité du public

Deux aspects sont à considérer. (Le comité laisse au gouvernement les notions qui concernent l'équipement mécanique). Il s'agit de l'instrumentation commerciale et de l'affichage.

Quant à l'instrumentation, le taximètre, de qualité définie par le gouvernement, doit être fixé en permanence au tableau de bord du véhicule, de manière à ce que son compteur soit visible par le passager à l'arrière. Le dôme, de dimension fixée par la CUM, ne doit comporter aucune autre inscription que celles prescrites par la CUM.

L'affichage comporte trois aspects: l'identification du chauffeur, l'information au client et la publicité. Selon les membres du comité qui ont travaillé de près avec l'entreprise, les cartes d'identité sont trop petites et l'information qu'elles comportent est illisible. Le comité recommande l'utilisation de pochettes plastifiées, inaltérables avec photo-couleur mesurant environ 7 par 15 cm. Le numéro du chauffeur le référerait au registre de la CUM. Le comité recommande que tout changement de physionomie du chauffeur fasse l'objet d'une nouvelle photo, au frais de ce dernier. En principe, le renouvellement de la photo a lieu tous les cinq ans.

En plus de l'identification du chauffeur, il est essentiel d'afficher à l'intérieur de la voiture la tarification, ses règles, les obligations des chauffeurs, comme par exemple l'ordre aux postes d'attente, et le système de recours prévu en cas de plainte. Le comité propose l'installation d'un panneau contenant ces renseignements, suspendu au dos de la banquette-avant avec des cartes-réponses de qualité de service.

La publicité constitue un corollaire de l'affichage. Le comité soumet que les voitures-taxis doivent obéir aux règles locales et provinciales en cette matière. Cependant, selon le comité, il ne devrait pas y avoir de publicité à l'extérieur; s'il en est, sa présentation ne doit pas créer de confusion avec le dôme. La CUM devrait pouvoir légiférer complètement en ce domaine.

L'identification de la voiture passe par la plaque, le dôme et les numéros d'identification de la voiture. Le comité recommande que le dôme et les numéros réfèrent au système d'enregistrement de la CUM, dont le numéro générique distingue entre les agglomérations (ex: 5-123, 11-2301, 12-4). Les membres du comité recommandent l'affichage des numéros de permis d'exploitation sur le coffre des voitures, en caractère d'au moins dix centimètres, pour la protection du public.

.../11

iii) L'entretien

Le comité recommande une clarification et l'application rigoureuse des articles pertinents de l'actuel règlement 6 à ce titre. La voiture-taxi doit être propre à l'intérieur et à l'extérieur. Une infraction à ce titre devrait impliquer une amende au chauffeur et/ou au propriétaire, au titre de la propreté, mais au propriétaire pour l'aspect de la carosserie. Ces infractions compteraient aussi au plan déontologique.

b) Réglementation concernant les chauffeurs

En accord avec ce qui a été énoncé précédemment sur le permis de travail, le comité réclame le maintien des conditions exigées de la classe 31 de la RAAQ, entre autres, le renouvellement de l'examen de santé aux deux ans, de même que la possibilité pour la police ou le Bureau de permis de recommander un retrait préventif du permis provincial ou un refus du renouvellement quand ils ont des doutes sérieux sur la santé ou le comportement d'un chauffeur. Le comité demande que la RAAQ communique automatiquement au Bureau toute suspension ou retrait d'un permis de chauffeur, classe 31.

La qualité du service de taxi passe aussi par un cours de formation des chauffeurs, qui serait obligatoire pour tous les aspirants-chauffeurs, tous ceux qui détiennent un permis émis après le 13 août 1982 et ceux qui ont fait l'objet de plaintes au chapitre de la déontologie. Ce cours comprendrait un volet géographie municipale, en fonction des zones d'opération, avec un accent particulier sur les édifices publics et touristiques, les principales tours résidentielles et à bureaux, de même qu'un volet civisme, c'est-à-dire les rapports humains et l'aide aux personnes handicapées. A cela s'ajoute un système de collaboration avec la police en cas d'urgence.

Ce cours de formation, d'une durée de 30 heures au plus, dont le contenu serait arrêté par la CUM, pourrait être donné par le ministère de l'Education, les associations ou ligues intéressées. La CUM aurait autorité sur l'examen et les normes de passage dont le traitement pourrait être confié à un organisme spécialisé en la matière. Les chauffeurs seraient tenus aussi d'avoir en leur possession un guide officiel du territoire, remis annuellement avec le permis. Le comité demande que les candidats connaissent la langue française et comprennent la langue anglaise.

.../12

Le comité recommande que la réglementation continue d'inclure un article sur la tenue et le comportement des chauffeurs. Enfin, comme le système renouvelé repose sur la qualification des chauffeurs, le comité croit que tout propriétaire qui emploie ou loue une voiture à un chauffeur sans permis supporte les frais d'une amende et la suspension du permis de la CUM, tel que préconisé par le livre blanc.

c) Réglementation concernant les ligues

Le comité a rencontré les ligues et les associations au cours de sa période de réflexion. En plus de vouloir voir une harmonisation des rapports entre tous les intervenants (propriétaires individuels et flottes, associations ou coopératives, chauffeurs) de chaque ligue - et il y en a trois sur le territoire de la Communauté -, le comité a mis l'accent sur la recherche d'un système qui favorise une véritable collaboration entre l'industrie et la CUM.

i) Structure des ligues

Le comité croit que la ligue doit tendre à associer tous les intervenants, spécialement aux fins de voir s'améliorer la qualité du service par l'application efficace d'un même code de déontologie aux propriétaires et chauffeurs des trois ligues. Voilà pourquoi le comité croit que sont non seulement essentiel le registre central du Bureau de permis de la Communauté, mais l'appartenance de tous les propriétaires d'un permis de taxi à une ligue. De là l'obligation de détenir de celle-là un reçu de cotisation annuelle comme l'une des conditions d'attribution du permis d'exploitation de la CUM.

Pour faciliter la coordination des opérations et la mise à jour des listes, les ligues devront signer avec la CUM une entente de transmission d'information.

Le comité reconnaît aux ligues le rôle que leur attribue désormais le gouvernement: promotion du taxi et caractère d'association professionnelle. Ce nouveau partage des objets de la ligue a pour corollaire l'institution d'un système par lequel les ligues appliquent de façon uniforme un code de déontologie, approuvé par la CUM, par un organe neutre et indépendant fonctionnellement de ces dernières, un syndic.

Etant donné qu'il existe trois ligues sur le territoire de la Communauté et que leur force numérique varie, étant donné l'expérience acquise par les associations et coopératives au titre de l'application de règles de conduite auprès de leurs membres, le Comité recommande que le code

.../13

de déontologie soit un syndic appliqué par organe mandataire des trois ligues et des associations ou coopératives et financé par elles: les avis d'infraction au code seraient communiqués au Bureau de permis et notés au registre central.

ii) Table de concertation

Pour pallier à la difficulté de coordination en matière de taxi sur le territoire de la Communauté, le comité propose la création d'une table de concertation qui comprend un représentant de chaque ligue, un représentant des associations et coopératives, quatre représentants de la CUM, la présidence étant assurée par une personne désignée par le Comité exécutif. Ce comité aurait pour mandat de dresser les balises d'un code d'éthique et de voir à son adoption par les ligues et ce comité aurait aussi pour but de rencontrer les représentants de l'industrie du taxi et de proposer à la CUM des orientations qui améliorent ce service au public.

iii) L'éthique

Outre la surveillance administrative et policière régulière concernant le respect des règles de permis, d'entretien, de sécurité, - éléments d'une responsabilité pénale, - le comité croit devoir la doubler d'une responsabilité déontologique appliquée par le syndic du taxi. Des infractions peuvent donner lieu, en plus des amendes, à des points d'inaptitude qui amènent soit à une suspension, soit à une annulation du permis de travail ou d'exploitation, notés au registre central des permis de la CUM. Le retrait de permis serait proposé par la CUM à la CTQ pour les permis d'exploitation; quant au permis de travail de la CUM, sur rapport du Bureau de permis, il pourrait être annulé. Le permis de chauffeur peut demeurer en vigueur, toutefois, à moins d'infraction à ce titre.

iv) Centrale d'enregistrement (Central booking)

Le syndic du taxi pourra éventuellement se charger d'instituer un fichier central des voitures et chauffeurs en fonction et faire le suivi de leur travail.

d) Les installations physiques

Les membres du comité sont sensibles aux problèmes posés à la clientèle à ce titre. Les emplacements des postes d'attente, leur nombre et leur identification méritent d'être repensés pour mieux servir le public.

.../14

i) Planification

L'un des problèmes identifiés au cours des rencontres entre le comité et les représentants de l'industrie est le manque - voire l'absence dans certains secteurs - d'emplacements réservés aux fins de postes d'attente pour les taxis aux abords de grands hôtels, centres commerciaux ou stations de métro et trains de banlieue. Aucune politique d'ensemble n'est définie à cet égard, et les différentes administrations municipales sont plus ou moins sensibles aux revendications de l'industrie.

La Communauté urbaine reconnaît le problème causé par l'inadéquation entre l'offre d'espace et la demande, et elle dispose de certains moyens pour définir une solution. Un comité de coordination en aménagement des voies publiques pourrait servir à mieux définir une politique de stationnement, particulièrement aux abords des stations de métro et de trains de banlieue.

Le comité suggère aux municipalités de maintenir ouverte toute possibilité de discussion en vue de développer un nombre adéquat de postes d'attente en commun qui seraient complétés de postes d'attente acquis et entretenus volontairement par les entreprises de taxi, pour répondre aux besoins de leurs membres ainsi que de leur clientèle. Il propose que le Bureau de permis et le Service de la planification servent de point d'ancrage pour élaborer les orientations utiles en ce sens, avec la collaboration du BTM, de la CTCUM et des municipalités.

ii) Concessions

Le comité croit que les concessions payées ou postes d'attente à forfait pour desservir des édifices publics devraient disparaître; tout au moins, la planification municipale devrait offrir un minimum de postes publics en commun en nombre équivalent aux concessions puisque la double file ou les parcomètres sont interdits aux taxis.

e) Les amendes

Le comité croit que l'assainissement de l'industrie du taxi passe non seulement par un système d'enregistrement rigoureux mais une surveillance adéquate. La Communauté devrait avoir la liberté de fixer, de temps à autre, les montants des amendes, mais aussi de pouvoir les faire varier selon la nature de l'infraction et les cas de récidive.

.../15

La régularisation des peines doit aussi s'étendre aux voitures privées qui profitent du privilège des postes d'attente pour stationner. L'amende à ce chapitre doit être plus élevée que présentement aux règlements municipaux.

Le comité recommande d'établir avec toutes les municipalités une entente sur la remise des amendes perçues pour la surveillance du taxi, conformément à la loi de la CUM.

3. Organisation matérielle et planification opérationnelle de la structure d'accueil

Comme le projet conçu par le comité doit émettre 6 000 permis d'exploitation et 17 000 permis de travail, dont un taux de roulement annuel évalué à 20%, le comité a estimé qu'il fallait créer un Bureau de permis pour gérer cette compétence et faire le suivi de la qualité avec l'industrie et le Service de police.

Il est entendu que la «décentralisation» de cette fonction gouvernementale doit s'autofinancer. Il n'est aucunement question de compter sur les amendes pour financer ces tâches, ainsi que le suggère le livre blanc. D'une part, les amendes sont aléatoires; d'autre part, le comité considère que les amendes ne supportent que très partiellement le coût de l'administration.

Le comité recommande que la Communauté ait toute la latitude requise pour fixer le coût des permis et tout tarif afférent.

Les installations requises pour cette opération nécessitent un espace de stationnement et un garage avec un puits ou rampe d'examen.

.../16

E. La réduction des permis

Quant à la réduction des permis, les arguments présentés, de part et d'autre, tant de l'industrie elle-même que des divers autres intervenants, n'ont pu convaincre le comité que le marché exigeait maintenant une telle intervention, spécialement au moyen du rachat avec des fonds publics. Il ne lui semble pas évident non plus que la simple comparaison entre des moyennes de population par permis justifie davantage pour le moment une telle ponction. Bien au contraire, le comité croit que la réduction des permis exige des calculs qui non seulement incluent la population résidente, mais encore tous les courants de population dynamique d'une métropole: navetteurs, visiteurs, congressistes, etc. (Voir annexe 1)

Le comité préfère la mise en oeuvre des opérations résultant de la décentralisation du taxi à la CUM et, après quelques années de fonctionnement, l'évaluation du système administratif de la CUM et des nouveaux marchés. Dans le cas où la réduction des permis s'avère nécessaire, la table de concertation saura suggérer des moyens de procéder à de tels changements après avoir entendu les propositions des parties intéressées elles-mêmes, propriétaires et chauffeurs.

F. Un sondage

Le comité ne voudrait pas négliger un élément important dans le réaménagement des responsabilités du taxi sur le territoire de la Communauté: il s'agit de la clientèle, tant visiteuse que locale. Peu d'occasions lui ont été données de s'exprimer sur le taxi. Le comité croit que la Communauté devrait vérifier si le taxi d'aujourd'hui rencontre ses attentes et évaluer ses besoins de demain.

ANNEXE 1

PERMIS PER CAPITA

A-5	Anjou	37 346	
331 permis	Montréal-est	3 778	
	Montréal-nord	94 914	
	Pointe-aux-Trembles	36 270	
	Rivière-des-Prairies	21 460	
	Saint-Léonard	79 429	
		273 197	825 pers. permis
A-11	Montréal	958 894	
5 218 permis	Côte Saint-Luc	27 531	
	Hampstead	7 598	
	Montréal-ouest	5 514	
	LaSalle	76 299	
	Mont-Royal	19 247	
	Outremont	24 338	
	Saint-Laurent	65 900	
	Saint-Pierre	5 305	
	Verdun	61 287	
	Westmount	20 480	
		1 272 393	243 pers. permis
A-12	Baie d'Urfé	3 674	
269 permis	Beaconsfield	19 613	
	Dollard-des-Ormeaux	39 940	
	Dorval	17 722	
	Kirkland	10 476	
	Lachine	37 521	
	Pierrefonds	38 390	
	Pointe-Claire	24 571	
	Roxboro	6 292	
	Sainte-Anne-de-Bellevue	3 981	
	Sainte-Geneviève	2 573	
	Ile Bizard	6 558	
	Senneville	1 221	
		212 532	790 pers. permis

CUM: 1 758 122/302 pers./permis